

VISTA GENERAL DEL

Reglamento para Reducir las Emisiones de Vehículos a Diesel En Operación Fuera de las Carreteras

Nuevas reglas para lograr reducciones considerables de emisiones y proteger la salud pública

El 26 de julio del 2007, el Consejo de Recursos Atmosféricos (*Air Resources Board – ARB*) de California aprobó un reglamento para reducir las emisiones de vehículos a diesel existentes en operación fuera de las carreteras en California, en las industrias de la construcción, minería y otras industrias.

¿Por qué el personal del ARB propuso este reglamento?

Hoy en día, la mayoría de los vehículos en operación fuera de las carreteras no tienen ningún control de emisiones, y pueden operar 30 años o más. Como resultado, los vehículos cubiertos por el reglamento emiten grandes cantidades de hollín (*soot*) o partículas de diesel (*particulate matter – PM*) y óxidos de nitrógeno (*oxides of nitrogen – NOx*), causantes de cerca de un cuarto de la fuente móvil de emisiones de *PM* y *NOx*. Estas emisiones son tóxicas, causantes actualmente de aproximadamente 1,100 muertes prematuras al año. La reducción de emisiones de vehículos a diesel en operación fuera de las carreteras también es necesaria para cumplir con las normas para el aire limpio impuestas a nivel federal. El no cumplir con las normas federales para el aire limpio podría resultar en la imposición de sanciones que podrían impactar los esfuerzos para la mejora de la infraestructura del Estado.

¿Quién tiene que cumplir con el reglamento?

Cualquier persona, empresa o dependencia del gobierno que sea propietaria u opere vehículos que funcionan con diesel que operan fuera de las carreteras en California (excepto para el uso agrícola o personal o para el uso en puertos o terminales ferroviarias intermodales) con motores con una potencia máxima de 25 caballos de fuerza (*horsepower – hp*) o con una potencia mayor están sujetas a este reglamento. El reglamento aplica a vehículos comúnmente usados en las industrias de la construcción, minería, alquiler, apoyo terrestre en aeropuertos y otras industrias. Las compañías de fuera del estado que llevan a cabo actividades comerciales en California también están sujetas al reglamento.

¿Qué tipos de vehículos están sujetos al reglamento?

El reglamento aplica a vehículos con combustible de diesel que operan por sí solos, que no pueden registrarse ni obtener licencia para manejarse en las carreteras. Ejemplos de éstos incluyen cargadoras sobre ruedas (*loaders*), tractores oruga (*crawler tractors*), minicargadoras (trascavos) (*skid steers*), retroexcavadoras (*backhoes*), montacargas (*forklifts*) y equipo de apoyo terrestre en aeropuertos. El reglamento no aplica a equipo estacionario o equipo portátil, como los generadores.

¿Qué exige el reglamento?

El reglamento exige que las flotas apliquen dispositivos modernizados de escape que capturen contaminantes antes de que se emitan al aire, y para acelerar la rotación (*turnover*) de flotas a motores más nuevos y más limpios.

El reglamento establece las tasas promedio de emisiones de flotas para las emisiones de *PM* y *NOx* que declinan con el paso del tiempo. Cada año, el reglamento exige que cada flota cumpla con los objetivos de tasas promedio de emisiones de flotas para las *PM* o aplique el sistema para el control de emisiones de diesel verificado al nivel más alto al 20 por ciento de sus caballos de fuerza. Además, a las flotas grandes y medianas se les exige cada año que cumplan con los objetivos de tasas promedio de emisiones de flotas para *NOx* o rotar cierto porcentaje de sus

caballos de fuerza (8 por ciento en años previos y 10 por ciento en años posteriores). “Rotación” significa volver a suministrar fuerza con un motor más limpio, reconstruir el motor para una configuración de emisiones más estricta, retirar un vehículo de circulación, reemplazar un vehículo con una refacción nueva o usada, o designar a un vehículo “sucio” como un vehículo de poco uso. Si los dispositivos modernizados que reducen las emisiones de *NOx* están a la disposición, éstos podrían usarse en lugar de la rotación, siempre y cuando éstos logren los mismos beneficios de emisiones.

Además, el reglamento incluye el programa de Opción para Reducir las Emisiones Excedentes de Vehículos en Operación Fuera de la Carretera (*Surplus Off-Road Opt-in – SOON*) para *NOx*. Los distritos locales para el control de la calidad del aire pueden optar por el programa de *SOON* para reducir las emisiones de *NOx* que exceden las que el reglamento exige. Es posible que a las flotas más grandes que operan vehículos en distritos que participan en el programa de *SOON* se les requiera solicitar dinero como incentivo, y – si reciben el dinero – tomar medidas adicionales para reducir las emisiones de *NOx*.

¿Cuándo entra en vigor el reglamento?

El reglamento entra en vigor más pronto para las flotas más grandes, aquéllas con más de 5,000 caballos de fuerza de vehículos afectados. (El tamaño de la flota excluye vehículos operados menos de 100 horas al año.) Para estas flotas grandes, las primeras fechas para el cumplimiento promedio son en el 2010.

Para las flotas medianas, aquéllas con 2,501 a 5,000 *hp*, las primeras fechas para el cumplimiento promedio son en el 2013.

Los requisitos se aplazan hasta el 2015 para las flotas de 2,500 *hp* o menos. Estas flotas están sujetas únicamente al promedio de flota de emisiones de *PM*, y por lo tanto, no tendrían que acelerar la rotación de sus vehículos.

¿Cuáles son los beneficios calculados del reglamento?

Se espera que el reglamento reduzca considerablemente las emisiones de *NOx* y *PM*. En total, se espera que el reglamento reduzca 187,000 toneladas de emisiones de *NOx* y 33,000 toneladas de emisiones de *PM* entre el 2009 y el 2030.

Se espera que el reglamento logre el objetivo del 2020 de reducir las emisiones de *PM* en un 85 por ciento de los niveles de referencia del 2000 establecidos en el Plan del 2000 del *ARB* para la Reducción de los Riesgos a Causa del Diesel (*Diesel Risk Reduction Plan*). Además, se proyecta reducir las emisiones de *PM* en un 37 por ciento de los niveles de referencia del 2000, a más tardar en el 2010, y en un 92 por ciento, a más tardar en el 2020. Se espera que las emisiones de *NOx* sean aproximadamente un 13 por ciento más bajas en el 2015 como resultado del reglamento, y a más tardar en el 2020, las emisiones de *NOx* serían un 32 por ciento más bajas de las que ocurrirían en ausencia del reglamento.

Además, se espera que el reglamento evite aproximadamente 4,000 muertes prematuras durante su curso, mientras que los beneficios asociados con la salud se traducirían en ahorros considerables del costo de servicios médicos, unos \$18 a \$26 billones anticipados en total. Finalmente, las reducciones esperadas de emisiones del reglamento nos ayudarán a cumplir con las normas federales para el aire limpio.

¿Cuáles son los costos calculados?

Se espera que el costo total acumulativo del reglamento entre el 2009 y el 2030 sea entre \$3.0 y 3.4 billones (dólares en el 2006), con la mayoría de estos costos gastándose entre el 2010 y el 2021. Para poner esto en perspectiva, el costo total del reglamento será menor del 0.3 por ciento del total anual de ingresos de construcción generados en California en el 2005.

¿En dónde puedo encontrar más información acerca del reglamento?

El informe del personal y el documento de apoyo técnico para el reglamento se encuentran en:
<http://www.arb.ca.gov/regact/2007/ordiesel07/ordiesel07.htm>

Información adicional, incluyendo una hoja de datos de un calculador de flotas promedio para la planificación del cumplimiento está a la disposición en el sitio de Internet del reglamento para vehículos en operación fuera de las carreteras en:
<http://www.arb.ca.gov/msprog/ordiesel/ordiesel.htm>

Para obtener información general adicional

Por favor, comuníquese a la línea de información sobre el diesel del ARB al (866) 6DIESEL (634-3735). Además, usted puede obtener este documento en un formato alterno, comunicándose al ARB al: (916) 322-4505 (voz); (916) 324-9531 (TDD, sólo el área de Sacramento); o al (800) 700-8326 (TDD, fuera de Sacramento). Los usuarios de TTY/TDD/habla a habla pueden marcar el 711 para el Servicio de Retransmisión de Mensajes de California (California Relay Service).